



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 189]

नई दिल्ली, शनिवार, मई 6, 2017/वैशाख 16, 1939

No. 189]

NEW DELHI, SATURDAY, MAY 6, 2017/VAISAKHA 16, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 20 अप्रैल, 2017

सं. टीएमपी/75/2016-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963(1963 का 38) की धारा 48 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा कोचीन पत्तन न्यास पर कार्गो प्रचालन कार्य निष्पादन पर आधारित प्रोत्साहन और अर्थदंड स्कीम का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/75/2016/-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

...

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मार्च 2017 के 29वें दिन जारी)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास से (सीओपीटी) से दो कार्गो मदों अर्थात् पीओएल उत्पादों, फर्नेस आयल को छोड़ कर और पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहस्तन से संबंधित है।

2.1 पोत परिवहन मंत्रालय ने 16 जून, 2016 के पत्र के अंतर्गत महापत्तनों के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति, 2016 जारी की है तथा सभी महापत्तनों से कार्रवाई करने का अनुरोध किया है।

2.2 इस परिप्रेक्ष्य में सीओपीटी ने कार्गो प्रचालन कार्यों के लिए सीओपीटी पर, प्रोत्साहन और अर्थदंड स्कीम के आधार पर निष्पादन मानदंडों के अनुमोदन का प्रस्ताव किया है।

3.1

सीओपीटी के 15 नवंबर, 2016 के प्रस्ताव में उल्लेखित प्रमुख मुद्दों का सारांश इस प्रकार है:-

- (i) पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने सभी महापतनों को बर्थिंग नीति लागू करने और कार्गो प्रचालन कार्यों के लिए निष्पादन मानकों के आधार पर प्रोत्साहन और अर्थदंड लागू करने के निदेश दिए थे।
- (ii) बोस्टन कनसल्टिंग ग्रुप (बीसीजी) ने उन्नति परियोजना के तहत महापतनों के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों पर नीति प्रलेख प्रस्तुत किया है जिसमें पतन पर उपलब्ध सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए, ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों के संगणन के लिए महापतनों हेतु मानक दिशानिर्देश दिए गए हैं। नीति में निष्पादन मानकों के आधार पर महापतनों द्वारा अर्थदंड लगाने और प्रोत्साहनों की व्यवस्था की संस्तुति की गई है।
- (iii) प्राधिकरण द्वारा राजपत्र सं. 207 दिनांक 04.06.2015 को अधिसूचित महापतन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2015 को क्रियान्वित करने के लिए दिशानिर्देशों के खंड 10.7 तथा महापतन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2015 जो महापतन न्यास अधिनियम, 1963 के खंड 111 के अंतर्गत जारी की गई थी, के खंड 1.5, लक्षित मानकों या लदान/उत्तरायी के प्राप्त मानदंड विनिर्दिष्ट किए जाएंगे जिनके पूरे न किए जाने पर अर्थ दंडात्मक प्रभार देय होंगे। ये मानकों के तय करने के लिए कार्गो की किस्म, प्रहस्तन उपकरण और सुविधाओं पर विचार किया जाएगा।
- (iv) कोचीन कार्गो में 2015-16 में वर्ष भर लिक्विड बल्क की मात्रा, अधिकांशतः पीओएल व कंटेनर क्रमशः 67 प्रतिशत तथा 26 प्रतिशत रही हैं। पतन पर एक वर्ष में लगभग केवल 1.5 एसएमटी ड्राई कार्गो का प्रहस्तन कार्य होता है जिसमें मुख्यतया सीमेंट और खाद संबंधी अपरिष्कृत सामग्री शामिल होती है जो स्वचालित रूप से पाइपलाइन व कनवेयर द्वारा प्रहस्तित की जाती है। ड्राई बल्क की केवल नगण्य मात्रा ही पारम्परिक तरीके से प्रहस्तित की जाती है।
- (v) उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में अधिक निष्पादन के लिए प्रोत्साहन व कम निष्पादन के लिए अर्थ दंड लागू किए जाने का प्रस्ताव है। पतन के कार्गो पर विचार करते हुए, बर्थ पर फर्नेस आयल (एफओ) और सीमेंट को छोड़ कर पाइप लाइनों के माध्यम से प्रहस्तित किया जाता है। एसबीएम पर कच्चे तेल तथा आईसीटीटी पर कंटेनरों का प्रहस्तन कार्य इस स्कीम के अंतर्गत नहीं रखा गया है क्योंकि वे पृथक करारों के तहत अभिशासित की जाने वाली पीपीपी परियोजनाएं हैं।
- (vi) इस स्कीम का तात्पर्य/उद्देश्य पाइपलाइनों के माध्यम से पीओएल और सीमेंट को छोड़ कर प्रासमिक आधार पर निष्पादन के लिए प्रासमिक बर्थ घंटों का निष्पादन निर्धारित करना है। इन प्रासमिक बर्थ घंटों का उपयोग उन पोतों को प्रोत्साहन देने के लिए जो अपना कार्य निर्धारित समय से पूर्व करने तथा उन पोतों पर अर्थ दंड लगाने जो अपना निष्पादन देरी से करेंगे के लिए किया जाएगा। प्रासमिक बर्थ घंटों में निम्न को सम्मिलित नहीं किया जाएगा।
 - (क) उप संरक्षक द्वारा ज्वार-भाटा, ड्राफ्ट आदि के लिए पोत द्वारा प्रतीक्षा करने का प्रमाणन किए जाने पर।
 - (ख) पोत चालक सहित पतन के कारण पोत के नौचालन में देरी होने पर।
 - (ग) मौसम संबंधी कारणों से पड़ाव और विलंब।
 - (घ) पोतों के स्थानांतरण के कारण पड़ाव और विलंब।

(ड.) बंकर, मरम्मत आदि के लिए पतन द्वारा पोत का प्राधिकृत पड़ाव विस्तार।

- (vii) इसलिए, प्रासमिक बर्थ घंटों के आधार पर इन प्रोत्साहनों और अर्थ दंडों का प्रस्ताव किया गया है। बीसीजी ने, पतन की कम निष्पादन क्षमता के संबंध में विचार करते हुए महापतनों हेतु ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों के लिए नीति में प्रस्तावित तीन गुणा तथा चार गुणा अर्थदंड की अपेक्षा, उच्च निष्पादन के लिए प्रोत्साहन की तुलना में एक समान प्रोत्साहन दर का दो गुणा अर्थ दंड, करने का सुझाव दिया है

प्रासमिक बर्थ घंटे

पीओएल उत्पादनों (फर्नेस आयल को छोड़कर) के लिए प्रासमिक आधार पर बर्थ घंटे परिकलित करने के लिए और पिछले निष्पादन के आधार पर पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहिस्तन के लिए, प्रासमिक उत्पादन निर्धारित किया जाता है। लदान/उत्तरायी के लिए उपलब्ध सुविधाओं पर विचार करते हुए, फर्नेस आयल को छोड़कर पीओएल उत्पादों के लिए निष्पादन मानक का प्रस्ताव, सीओटी एनटीबी और एसटीबी पर, इस प्रकार किया जाता है। तदनुसार, निष्पादन मानदंड इस प्रकार है:-

(क). सीमेंट- 190 मी.टन प्रति घंटा प्रति बिंदु

सीमेंट के लिए प्रस्ताव - कार्गो के निष्पादन मानदंड											
क्रम सं.	बर्थ	प्रचालक	वित्तीय वर्ष 2015-16 (वास्तविक)							प्रस्तावित	
			प्रहिस्तित पोतों की कुल संख्या	प्रहिस्तित कुल मात्रा(मी.टन)	कुल कार्य घंटे	निष्पादन अंक की संख्या	प्रति अंक औसत निष्पादन दर	औसत निष्पादन दर प्राप्त करने वाले पोतों की संख्या	औसत निष्पादन दर प्राप्त करने का %	प्रस्तावित निष्पादन दर (मी.ट./घंटा/अंक)	% प्रस्तावित निष्पादन दर की लक्ष्य
1	बीटीपी	अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड	33	473208	1280	2	185	21	64%	190	55%
2	क्यू 1	अंबुजा सीमेंट लिमिटेड	26	334105	2083	1	160	12	46%		12%
3	क्यू5	जुआरी सीमेंट लिमिटेड	2	16682	181	1	92	1	50%		0%

(ख). एफओ को छोड़ कर पीओएल - 650 मी.टन प्रति घंटा

कार्गो प्रचालन कार्यों के लिए मानदंड - एफओ को छोड़ कर पीओएल के लिए										
क्रम सं..	बर्थ	प्रचालक	वित्तीय वर्ष 2015-16						प्रस्तावित निष्पादन दर (मी.ट./घंटा)	% प्रस्तावित निष्पादन दर प्राप्त % में
			प्रहिस्तित पोतों की कुल संख्या	प्रहिस्तित कुल मात्रा(मी.टन)	कुल कार्य घंटे	औसत निष्पादन दर	औसत निष्पादन दर प्राप्त करने वाले पोतों की संख्या	औसत निष्पादन दर प्राप्त करने का % में		
1	सीओटी, एनबीटी और एसटीबी	बीपीसीएल/ आईओसीएल/ एचपीसीएल	115	1793301	3428	523	73	63%	650	40%

निष्पादन मानदंडों के अनुसार निर्दिष्ट मात्रा के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित प्रासमिक बर्थ घंटों का गणन किया जाता है जिसे पोत के लिए की जाने वाली पूर्ववर्ती और पश्चवर्ती कार्रवाईयों के लिए अपेक्षित समय के साथ जोड़ दिया जाता है। एफओ छोड़कर पीओएल पोतों तथा पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहस्तन के लिए पोतों हेतु पूर्ववर्ती तथा पश्चवर्ती अपेक्षित समय के लिए छः घंटे के समय का प्रस्ताव किया गया है।

प्रस्तावित प्रोत्साहन तथा अर्थ दंड स्कीम इस प्रकार है:-

सीओटी, एनटीबी और एसटीबी पर एफ को छोड़ कर पीओएल उत्पादों तथा पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहस्तन के लिए प्रोत्साहन तथा अर्थदंड:

संख्या	निष्पादन मानक (टीपीएच)		कार्य आरंभपूर्व और समापन के पश्चात अपेक्षित कार्रवाई (घंटे)	प्रासमिक बर्थ घंटे स्लैब	प्रोत्साहन (बचत घंटों के लिए)	अर्थदंड (अतिरिक्त बर्थ घंटों के लिए)
	एफओ को छोड़ कर पीओएल	सीमेंट				
1	650	190	6	मानदंड +/- 5%	शून्य।	शून्य
2				मानदंड +/- >5% to 15%	बर्थ किराया x 0.5 x (प्रासमिक बर्थ घंटे – वास्तविक बर्थ घंटे)	बर्थ किराया x 1.0 x (वास्तविक बर्थ घंटे – प्रासमिक बर्थ घंटे)
3				मानदंड +/- >15%	बर्थ किराया x 1.0 x (प्रासमिक बर्थ घंटे – वास्तविक बर्थ घंटे)	बर्थ किराया x 2.0 x (वास्तविक बर्थ घंटे – प्रासमिक बर्थ घंटे)

3.2. बोर्ड ने कार्गो प्रहस्तन कार्यों के आधार पर प्रोत्साहन व अर्थ-दंड स्कीम के लिए निष्पादन मानकों हेतु प्रस्ताव का, 8 अगस्त, 2016 को संकल्प प्रस्ताव सं. 82 द्वारा अनुमोदन कर दिया है, बशर्ते प्राधिकरण इसका अनुमोदन कर दे।

3.3. उपर्युक्त के अतिरिक्त सीओपीटी ने विषयगत प्रस्ताव पर विचार करने तथा आवश्यक आदेश यथाशीघ्र जारी करने का अनुरोध किया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी के प्रस्ताव दिनांक 15.11.2016 की एक प्रति सभी उपयोक्ताओं, उपयोक्ता संगठनों, तथा सीओपीटी द्वारा बताए गए अतिरिक्त आठ उपयोक्ता संगठनों को इस अनुरोध के साथ भेज दी गई थी कि वे अपनी-अपनी टिप्पणियां इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करें।

5. इंडियन आयल कार्पोरेशन (आईओसीएल), भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) और जुआरी सीमेंट लिमिटेड (जेडसीएल) द्वारा उपर्युक्त विषय पर टिप्पणियां भेजी गई जिन्हें फीडबैक के तौर पर सीओपीटी को भेज दिया गया है।

6. दिनांक 14 दिसंबर, 2016 को सीओपीटी के परिसर में एक संयुक्त बैठक का आयोजन किया गया। सीओपीटी ने प्रस्ताव पर एक पावर प्वायंट प्रस्तुति दी। सीओपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं / उपयोक्ता संगठनों ने बैठक में अपना-अपना पक्ष रखा।

7.1. बीपीसीएल ने बैठक में बताया कि बंकरिंग में लगने वाला समय कार्गो के लदान/उत्तरायी में लगने वाले समय के अतिरिक्त होता है। इसलिए प्रस्तावित स्कीम में शामिल नहीं किया गया है। सीओपीटी इस बिंदु की जांच करने पर सहमत हो गया था। पोत परिवहन मंत्रालय ने कुछ बिंदुओं को अर्थ दंड / प्रोत्साहन स्कीम में शामिल करने से छूट प्रदान की है। अतः संयुक्त सुनवाई के अनुसार सीओपीटी से अनुरोध किया था यदि बीपीसीएल के अनुरोध पर पतन चाहे तो वह बर्थिंग नीति के अनुसार कुछ आशोधन कर सकता है,

यदि इस संबंध में, बोर्ड से अनुमोदित कोई कुछ हो तो, सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि बीपीसीएल की टिप्पणियों पर प्रस्ताव में पहले ही शामिल कर लिया गया है।

7.2. संयुक्त बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार, आईओसीएल ने अपनी टिप्पणियों की एक प्रति (दिनांक 28 दिसंबर, 2016) सीओपीटी के भेजी है। आईओसीएल की टिप्पणियों की जानकारी सीओपीटी को फीडबैक सूचना के तौर पर भेजी गई थी। सीओपीटी ने आईओसीएल की टिप्पणियों / राय पर अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत कर दी है।

7.3. सीमेंट के लिए मानदंड निर्धारण के संबंध में सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि सीमेंट हेतु मानदंड निर्धारित करते समय पतन ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानदंडों से विचलित हो गया है। सीमेंट का प्रहस्तन कार्य पाइपलाइनों के माध्यम से न्यूमेटिक पंपिंग का उपयोग करके, न कि बर्थों पर उपकरणों और श्रमिकों की सहायता से किया जाता है। अतः पतन ने पिछले निष्पादन मानकों के आधार पर ही मानकों का निर्धारण कर दिया है।

7.4. लिक्विड कार्गो से संबंधित मानदंड निर्धारित करने के लिए सीओपीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं:-

- (i) जैसा कि प्रस्ताव में स्पष्ट किया गया है, कि ड्राई बल्क कार्गो के लिए भारत सरकार द्वारा बर्थिंग नीति निर्धारित है। कोचीन पतन न्यास ने लिक्विड कार्गो पीओएल उत्पादों (फर्नेस आयल को छोड़ कर) के लिए तथा पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहस्त हेतु (ड्राई बल्क) क्योंकि ड्राई बल्क (पारंपरिक) का प्रहस्तन नगण्य होता है, बर्थिंग नीति के तहत मानदंड लागू करने के लिए प्रस्ताव पेश किया है।
- (ii) कूड आयल, क्योंकि यह एसबीएम पर प्रहस्तित किया जाता है इस स्कीम के तहत नहीं रखा गया है, जो कि बीपीसीएल प्रदत्त सुविधा है और एक पृथक करार के तहत अभिशासित होता है।
- (iii) फर्नेस आयल को अन्य पीओएल उत्पादों की तुलना में उच्च विस्कासिटी होने के कारण इस श्रेणी में शामिल नहीं किया गया है अतः विशेष रूप से कम निष्पादक है। वेक्यूम रेजिड्यू के लिए भी यही सिद्धांत अपनाया गया है जो कभी कभार ही किया जाता है। बेनजीन पेट्रोकेमिकल पदार्थ है अतः इसे भी शामिल नहीं किया गया है।
- (iv) निष्पादन मानदंडों के अनुसार निर्दिष्ट मात्रा के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित प्रासंगिक बर्थ घंटों का गणन किया जाता है जिसे पोत के लिए की जाने वाली पूर्ववर्ती और पश्चवर्ती कार्रवाईयों के लिए अपेक्षित समय के साथ जोड़ दिया जाता है। पीओएल (एफओ को छोड़कर) पोतों तथा पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहस्तन के लिए पोतों हेतु पूर्ववर्ती तथा पश्चवर्ती अपेक्षित समय के लिए छः घंटे के समय का प्रस्ताव किया गया है।
- (v) अनुलग्नक—2 पर प्रस्तुत बर्थिंग नीति में कार्य आरंभ होने से पूर्व और बाद में समय-घटक तथा निष्पादन में अकार्य समय को दर्शाया गया है।

8. इस मामले में परामर्शी प्रक्रिया संबंधित रिकार्ड प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों के द्वारा की गई चर्चा और प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण संबंधित पक्षों को पृथक-पृथक उपलब्ध करा दिए जाएंगे तथा यह विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध रहेंगे।

9. उपलब्ध जानकारी और एकत्रित सूचना पर समग्र रूप से विचार करने के पश्चात निम्न स्थिति उजागर होती है।

- (i) पोत परिवहन मंत्रालय ने जून, 2016 में महापतनों हेतु ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति जारी की है और सभी महा-पतनों को प्रोत्साहन और अर्थ दंड वाले मानदंड लागू करने का निदेश दिया है। नीति में, पतनों पर उपलब्ध सुविधाओं के मद्देनजर, ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानदंड के परिकलन के लिए मानक दिशानिर्देशों का निर्धारण किया गया है। नीति में परिकलित कार्य निष्पादन मानकों के आधार पर सभी महापतनों के लिए अर्थ दंड और प्रोत्साहन घटकों का निर्धारण किया गया है। नीति में इन दिशानिर्देशों को अपने अपने महा-पतनों में अनुसरण/ लागू करने तथा बर्थिंग नीति के भाग के रूप में कार्य निष्पादन मानकों से संबद्ध अर्थ दंड और प्रोत्साहन अपनाने की

अपेक्षा की गई है। नीति में बर्थों की क्षमता का पुनः मूल्यांकन करने तथा टर्न-अराऊंड समय के लिए एंकरेज प्रभार को कम करने के लिए पद्धतियों का निर्धारण किया गया है।

- (ii) इस परिप्रेक्ष्य में, कोचीन पतन न्यास पीओएल उत्पादों (फर्नेस आयल को छोड़कर) और पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहस्तन संबंधी कुल दो मदों के लिए निष्पादन के आधार पर प्रोत्साहन अथवा अर्थ दंड के लिए नवंबर, 2016 में एक प्रस्ताव पेश किया गया है।
- (iii) सीओपीटी ने सूचित किया है कि पतन द्वारा प्रहस्तित 67 प्रतिशत कार्गो पीओएल होता है, 26 प्रतिशत कंटेनर होते हैं तथा शेष 7 प्रतिशत कार्गो ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो होता है। बर्थिंग नीति केवल ड्राई बल्क कार्गो के लिए है। पतन ने उल्लेख किया है कि ड्राई बल्क की नाममात्र मात्रा ही पारंपरिक साधनों से प्रहस्तित की जाती है। इसलिए, सीओपीटी ने कि लिक्विड कार्गो (पीओएल कार्गो फर्नेस आयल को छोड़ कर) तथा पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहस्तन हेतु नीति लागू करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। पतन पर कार्गो संबंधी विवरण पर विचार करते हुए, पतन ने प्रहस्तन किए जाने के लिए केवल सीमेंट और पीओएल (फर्नेस आयल को छोड़) बर्थिंग नीति के तहत प्रोत्साहनों और अर्थ दंडों के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। कैप्टिव सुविधा एसबीएम पर कूड आयल प्रहस्तन तथा अंतर-राष्ट्रीय कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) पर प्रहस्तित कंटेनर, पृथक करारों के तहत अभिशासित किए जाते हैं, अतः पतन द्वारा बर्थिंग नीति सक्कीम के तहत नहीं रखे गए हैं। फर्नेस आयल को अन्य पीओएल की तुलना में उच्च विस्कॉसिटी के कारण शामिल नहीं किया गया है। उच्च विस्कॉसिटी के कारण निष्पादन कम होता है। वेक्यूम रेजिड्यू शायद ही प्रहस्तित किया जाता है, इसे भी उच्च विस्कॉसिटी के कारण शामिल नहीं किया गया है। बैनजीन को भी पैट्रो रसायन होने के कारण सम्मिलित नहीं किया गया है।

सीओपीटी के प्रस्ताव में, पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहस्तन तथा पीओएल उत्पादों (फर्नेस आयल को छोड़ कर) जैसी ड्राई बल्क वाली वस्तुओं के लिए प्रासमिक निष्पादन से संबद्ध प्रोत्साहन या अर्थ-दंड लागू किया जाना है। यह कहना प्रासंगिक होगा कि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति ड्राई बल्क कार्गो के लिए है। बर्थिंग नीति में पीओएल उत्पादों जैसे लिक्विड कार्गो को शामिल नहीं किया गया है। उन पोतों को प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए जिन्होंने अपना निष्पादन समय से पहले पूरा कर लिया हो तो कम निष्पादन के कारण विलंब करने वाले पोतों पर अर्थदंड लगाने के लिए, पतन ने पीओएल उत्पादों के लिए निष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव किया है तथा बर्थिंग नीति से संकेत लेते हुए प्रोत्साहन तथा अर्थ दंडों का प्रस्ताव किया है। तेल कंपनी भारतीय तेल निगम ने सीओपीटी के प्रस्ताव का स्वागत किया है। तेल कंपनी भारतीय तेल निगम ने सीओपीटी के प्रस्ताव का स्वागत किया है। पतन के अनुरोध और प्रस्ताव में अपेक्षित स्तर तक निष्पादन में सुधार तथा बेहतर निष्पादन करने पर पोतों को प्रोत्साहन प्रदान करने तथा निष्पादन के प्रस्तावित स्तर से कम होने पर अर्थ दंड लगाने के लिए, पतन के द्वारा निष्पादन संबद्ध प्रोत्साहन/अर्थ दंड निर्धारित करने के लिए पतन के प्रस्ताव पर प्राधिकरण द्वारा कार्रवाई की जाती है। सीमेंट के प्रहस्तन के बारे में जिसके लिए पतन ने निष्पादन संबद्ध प्रोत्साहनों/अर्थदंड का प्रस्ताव किया है, वह पाइप लाइनों द्वारा प्रहस्तन किए जाने के बारे में है। इस संबंध में आगे के पैराग्राफों में चर्चा की जाती है।

- (iv) (क) बर्थिंग नीति के खंड 4.1.2 में ड्राई बल्क कार्गो के प्रासमिक निष्पादन के आधार पर परिकलन-पद्धति निर्धारित है। उदाहरण में वस्तु की विभिन्नता अर्थात् वस्तु का घनत्व, आकार उपलब्ध तल, उठान घटक, फेरे प्रति घंटा, पारी के अकार्य समय, कार्गो का प्रतिशत भाग आदि को ध्यान में रखते हुए, प्रासमिक आधार पर परिकलन की अपेक्षा की गई है। जो पूर्ण भरित या आंशिक भरित पोत पर आधारित होता है। बर्थिंग नीति के खंड 4.1.2 के साथ संलग्न अनुलग्नक-1 में कोयला, खाद, लवण, खाद्य पदार्थों, केयोलिन, लौह अयस्क, और मिलों का सामान, अन्य खनिज और डोलोमाइट से संबद्ध उतरायी के निष्पादन मानदंड दिए गए हैं। ये निष्पादन मानदंड इन वस्तुओं के 100 टन एचएमसी, 60 टन/80 टन वाली एचएमसी और पोतीय गिरों के साथ के लिए है। बर्थिंग नीति के खंड 7.1 में उल्लेख है कि सभी महा-पतन अपने-अपने पतनों की सुविधाओं के आधार पर ही ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु निष्पादन मानदंडों निर्धारण करने की प्रक्रिया अपनाएंगे।

सीमेंट का प्रहस्तन पाइपलाइनों के माध्यम से किया जाना है। बर्थिंग नीति में ड्राई बल्क कार्गो के पाइपलाइनों से प्रहस्तन हेतु निष्पादन मानदंड तय करने की पद्धति का निर्धारण नहीं किया गया है। पतन का उल्लेख है कि सीमेंट की 3 कंपनियां हैं, पतन पर सीमेंट का प्रहस्तन न्यूमेटिक पंपिंग से किया जाना है। बर्थ पर अन्य उपकरण या श्रमिक की जरूरत नहीं है।

इस स्थिति में बर्थिंग नीति में पाइपलाइनों से संबद्ध कोई विशिष्ट पद्धति न होने की स्थिति में पतन ने सीमेंट के पाइपलाइनों द्वारा प्रहस्तन के लिए वर्ष 2015-16 में किए गए वास्तविक प्रहस्तन के आधार पर निष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव किया है। वर्ष 2015 में निष्पादित सीमेंट कार्य की सीओपीटी ने जानकारी दी है और पूर्व में प्रस्तावित निष्पादन मानकों के बारे में, तीन बर्थों पर प्रहस्तित सीमेंट के भार अनुसार प्रहस्तित दर में परिकलन और प्रत्येक बर्थ पर सीमेंट कार्गो के प्रतिशत भाग सहित विवरण, तुरंत संदर्भ के लिए नीचे दिया गया जाता है।

क्रम सं.	बर्थ	प्रचालक	वित्तीय वर्ष 2015-16 (वास्तविक)									प्रस्तावित निष्पादन दर (मी.टन/घंटा/बिंदु या अंक) प्रति प्रहस्तन बिंदु निष्पादन मानदंड (बी 8x11)
			प्रहस्तित पोतों की कुल संख्या	कुल प्रहस्तित मन्ना (मी. टन)	कुल कार्य घंटे	प्रति घंटा निष्पादन अंक /बिंदु	प्रति अंक/बिंदु प्रति घंटा औसत उत्पादन दर	औसत निष्पादन दर प्राप्त करने वाले पोत	औसत उत्पादन दर प्राप्त करने वाले पोतों का प्रतिशत	कुल प्रहस्तित सीमेंट का कार्गो भाग	कार्गो की औसत भार दर प्रति टन/घंटा/बिंदु t (8 x 11)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	बीटीपी	अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड	33	473208	1280	2	185	21	64%	57.43%	106.24	190
2	क्यू 1	अंबुजा सीमेंट लिमिटेड	26	334105	2083	1	160	12	46%	40.55%	64.88	
3	क्यू5	जुआरी सीमेंट लिमिटेड	2	16682	181	1	92	1	50%	2.02%	1.86	
कुल				823995						100	172.98	

उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि बीटीपी पर 185 टन/ घंटा, क्यू- 1 पर 160 टन प्रति घंटा और क्यू-5 पर 92 प्रति घंटा के औसत कार्य निष्पादन के समख जो भार के अनुसार है वह औसतन 172.98 टन / घंटा परिकलित होती है। इसका अभिप्राय: यह है कि पाइप लाइनों के माध्यम से सीमेंट प्रहस्तन के निष्पादन मानक 190 टन अर्थात भार के अनुसार औसत निष्पादन से 10 प्रतिशत अधिक है।

जुआरी सीमेंट लिमिटेड (जेडसीएल) ने प्रोत्साहनों/अर्थदंडों के लिए सीओपीटी का प्रस्ताव स्वीकार करते समय उल्लेख किया है कि वे मशीनी अनलोडर का प्रयोग करते हैं जिसके लिए न्यूमेटिक पंपों का प्रयोग होता है। अतः यह प्रस्ताव उनके लिए उपयुक्त नहीं है अतः यह प्रस्ताव उनके लिए उपयुक्त नहीं है क्योंकि यह समतुल्यात्मक नहीं है। जेड सीएलने इच्छा व्यक्त की है कि निष्पादन मानदंड उनकी संचालन / प्रचालन पद्धति पर आधारित होने चाहिए। सीओपीटी के अनुसार जेडसीएल के पास मध्यवर्ती दर्जे की यंत्र प्रणाली है जिसमें पोतों से सीमेंट को खोख कर बूस्टर पंपों के माध्यम से सिलो में भरा जाता है। सीओपीटी ने जेडसीएल के कथन को स्वीकार नहीं किया है तथा कहा है कि जेडसीएल सुधारात्मक कदम उठाते हुए निष्पादन को तुलनात्मक स्तर पर लाए। निष्पादन पर आधारित प्रोत्साहन/ अर्थदंड की यह स्कीम, उच्च निष्पादन के लिए तथा बर्थिंग समय को कम करने के लिए मौजूदा उपकरणों/अवसंरचनाओं की क्षमता में अधिकतम वृद्धि को प्राप्त करना, पोतों के टर्न-अराउंड समय में कमी लाना तथा महापतनों में उपलब्ध बुनियादी सुविधाओं के साथ उच्चतर निष्पादन का लक्ष्य प्राप्त करना है। निष्पादन पर आधारित प्रोत्साहन /अर्थदंड स्कीम, पोत की परिसंपत्तियों के उपयोग में सुधार, बहुत अधिक निवेश किए बिना अतिरिक्त

क्षमता का सृजन करने के लिए आरंभ की गई है। इसलिए, सीओपीटी का यह दृष्टिकोण कि जेडसीएल कोचीन पतन के अन्य सीमेंट टर्मिनलों के लिए लागू निर्धारित मानदंड पूरे करने के लिए बाध्य है, स्वीकार किया जाता है। पतन ने विशेष रूप से कहा है कि सीमेंट प्रहस्तन के लिए उपर्युक्त मानक, जेडसीएल सहित सभी प्रहस्तनकर्ता फर्मों के लिए समान रूप से लागू हैं। इस बात को महत्व देते हुए कि पतन निष्पादन कार्य में सुधार लाना चाहता है, पोतों के टर्न-अराऊंड समय को कम करना चाहता है तथा पतन द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव, पोत परिवहन मंत्रालय की बर्थिंग नीति के निदेशों के अनुसरण में प्रस्तुत किया गया है, प्राधिकरण पतन के प्रस्ताव पर आगामी कार्रवाई करता है।

उपर्युक्त तालिका में इस कार्गो का प्रहस्तन निष्पादन भार के अनुसार औसत निष्पादन से 10 प्रतिशत से अधिक दिखाया गया है। नीतिके खंड 4.1.3(v) में पतन को निदेश दिए गए हैं कि सुनिश्चित किया जाए कि पोतों की क्रेनों के द्वारा कार्य किए जाने पर पोतों की अदक्षताके कारण बर्थ निष्पादन में कमी न आने पाए। तथापि इसके साथ साथ निष्पादन मानकों का उल्लेख करने के संबंध में नीति के खंड 7.2 में लक्षित स्तरों को प्राप्त करने के लिए पहले वर्ष चरणबद्ध तरीके से निष्पादन को प्रोत्साहन दिया गया है। यहां प्रति घंटा 190 टन प्रति बिंदु के लक्ष्य स्तर का उल्लेख है। पतनों से प्रथम वर्ष लक्षित निष्पादन प्राप्त करने के लिए निष्पादन मानदंडों की प्रति तिमाही समीक्षा करने की तब तक अपेक्षा की जाती है जब तक कि वे प्राप्त नहीं हो जाते हैं। इस प्रकार प्रोत्साहन/अर्थ दंडों के लिए केवल प्रथम वर्ष के दौरान पतन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन स्तर का अनुमोदन किया जाता है।

इस प्रकार सीओपीटी द्वारा पाइपलाइनों के द्वारा 190 टन/घंटा/बिंदु का प्रस्तावित स्तर प्रथम वर्ष में अर्थदंड/प्रोत्साहन के लिए कार्यान्वित किया जाता है।

- (ख) पी ओ एल उत्पादों के लिए (फर्नेस ऑयल, बेनजीन और वेक्यूम रेजिड्यू को छोड़ कर) पतन ने, कोचीन आयल टर्मिनल (सीओटी) नार्थ टैंक बर्थ (एनटीबी) और साऊथ टैंक बर्थ (एसटीबी) बर्थों पर वर्ष 2015-16 में प्राप्त वास्तविक निष्पादन के आधार पर लदान/उतरायी के लिए उपलब्ध सुविधाओं पर विचार करते हुए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी द्वारा वर्ष 2015-16 में प्राप्त वास्तविक प्राप्त निष्पादन मात्रा तथा प्रस्तावित निष्पादन मानदंड जैसाकि पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है तुरंत संदर्भ के लिए प्रस्तुत है:-

क्रम सं..	बर्थ	प्रचालक	वित्तीय वर्ष 2015-16 (वास्तविक)					औसत निष्पादन दर प्राप्त करने वाले पोतों की संख्या प्रतिशत	प्रस्तावित निष्पादन दर (मी. टन प्रति घंटा)
			कुल प्रहस्तित पोतों की संख्या	कुल प्रहस्तित मात्रा(मी. टन)	कुल कार्य घंटे	औसत निष्पादन दर	औसत निष्पादन दर प्राप्त करने वाले पोतों की संख्या		
1	2	3	4	5	6	7 (5/6)	8	9 (8/4)	10
1	सीओटी, एनबीटी और एसटीबी	बीपीसीएल/ आईओसीएल/ एचपीसीएल	115	1793301	3428	523	73	63%	650

पतन ने पीओएल उत्पादनों के लिए औसत रूप से प्राप्त 523 टन/ घंटा की दर की अपेक्षा 650 टन /घंटा की दर के निष्पादन मानदंड का प्रस्ताव किया है। देखा गया है कि यह दर वर्ष 2015-16 में प्राप्त औसत दर से 24 प्रतिशत अधिक है।

भारत पैट्रोलियम ने कहा है कि तीनों बर्थों (सीओटी/एनटीबी/एलटीबी) के लिए 650 मी. टन/ घंटा का एक समान निष्पादन मानदंड लागू करना उपयुक्त नहीं होगा क्योंकि प्रत्येक बर्थ की अपनी-अपनी सीमा होती है। इसके अलावा, प्रत्येक वस्तु की प्रकृति का भी लदान और उतरायी पर असर पड़ता है। बीपीसीएल का तर्क है कि 523 मी टन / घंटा का और लदान वाले 63 प्रतिशत पोतों में से केवल 40 प्रतिशत पोत ही 650 मी टन / घंटा का निष्पादन लक्ष्य पूरा

कर पाएंगे। 650 मी. टन /घंटा का मानदंड पूरा करने के लिए वर्तमान बुनियादी सुविधाएं जैसे कि पाइपलाइनें, भंडारण और पंपिंग सुविधाएं प्रदान करनी होंगी। बर्थ शहरी क्षेत्र में स्थित है इसलिए वर्तमान पाइपलाइनों में विस्तार करना व्यावहारिक नहीं है। इसलिए, 650 मी.टन/ घंटा का मानदंड प्राप्त करना बहुत कठिन है और बीपीसीएल के अनुसार इसे कम किया जाना चाहिए।

सीओपीटी ने बीपीसीएल के कथन के विपरीत कहा है कि वर्ष 2015-16 में सीओटी पर 43 तथा एनटीबी पर 72 पोतों को (एफओ के अतिरिक्त) पीओएल प्रहस्तन के लिए बर्थ में लगाया गया तथा इनकी निष्पादन दर क्रमशः 51 प्रतिशत और 33 प्रतिशत पाई गई। पतन का विशेष कथन है कि पोतों की किस्म के अनुसार प्रस्तावित दर प्राप्त की जा सकती है। पहले भी उल्लेख किया गया है कि यह बर्थिंग नीति में पीओएल उत्पादों के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है तथापि यह मानते हुए कि पतन का यह प्रस्ताव निष्पादन मात्रा में सुधार करना तथा पोत के टर्न अराऊंड समय में कमी लाना है इसलिए प्राधिकरण सीओपीटी द्वारा पीओएल उत्पादों (फर्नेस आयल बेनजीन और वेक्यूम रेजिड्यू को छोड़कर) के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित मानकों के निष्पादन मानदंडों का अनुमोदन करने का इच्छुक है।

मामले पर कार्रवाई के दौरान, बीपीसीएल ने उल्लेख किया है कि वह वीआर के लदान / उतरायी कार्य में नयी हीट ट्रेड पाइपलाइने बिछाने पर कार्रवाई कर रहा है, जो अधिक विस्कॉस होती है तथा फर्नेस आयल से अधिक सक्षम (पॉर-प्वायंट) होता है। अतः बेनजीन, एलडीओ और वीआर को प्रस्तावित स्कीम (फर्नेस आयल के लिए दी गई छूट के साथ-साथ में छूट दे दी जाए। पतन ने स्पष्ट किया है कि यह स्कीम पीओएल उत्पादों (एफओ, बेनजीन और वीआर को छोड़कर) के लिए प्रस्तावित है तथापि, एलडीओ इसी स्कीम के अंतर्गत आएगा क्योंकि यह निष्पादन लक्ष्य प्राप्त किया जा सकता है। सीओपीटी प्रस्तुत स्पष्टीकरण से, फर्नेस आयल से पृथक प्रस्तावित निष्पादन मानक और प्रोत्साहन / अर्थदंड बेनजीन और वेक्यूम रेजिड्यू पर लागू नहीं होंगे।

जब तक कि निष्पादन लक्ष्य प्राप्त नहीं हो जाते हैं, पूर्वोक्तानुसार बर्थिंग नीति में पतन के निष्पादन मानदंडों की प्रति तिमाही समीक्षा करने की अपेक्षा की गई है। क्योंकि सीओपीटी का यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति ने परिप्रेक्ष्य में पीओएल उत्पादों तथा इस नीति में निर्धारित प्रोत्साहन/अर्थदंड के सिद्धांत अपनाने के बारे में है, इस लिए पतन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक सबद्ध प्रोत्साहन/अर्थदंड का अनुमोदन किया जाता है।

- (V) (क) पतन ने उल्लेख किया है कि आरंभ पूर्व और कार्य समाप्ति के पश्चात पीओएल (एफओ को छोड़कर) और पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट के लिए 6 घंटे के समय का प्रस्ताव किया जाता है।
- (ख) बर्थिंग नीति के खंड 4.2.3 पोत हेतु सतत निष्पादन के लिए बाद तथा अन्य गैर कार्य समय की गणना की कार्रवाईयों के लिए घटक दिए गए हैं। वर्ष 2015-16 में कार्य आरंभ करने से पूर्व तथा बाद की कार्रवाईयों के लिए 3428 घंटे के वास्तविक कार्य घंटों का समय गिना गया है।
- (ग) इंडियन आयल कॉर्पोरेशन (ओसीएल) ने अंतर राष्ट्रीय रूप से करारगत पक्षों द्वारा किए गए करार के अनुरूप प्रथम श्रेणी के लिए 3 घंटे और विविध श्रेणी मल्टी ग्रेड की स्ट्रिपिंग के लिए 2 घंटे प्रति ग्रेड स्वीकृत पंपिंग समय के अतिरिक्त स्ट्रिपिंग समय पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है। बीपीसीएल ने उल्लेख किया है कि कुद टैंकरों में अनेक कार्गो टैंक होते हैं जिनके कारण सब टैंकों की गेजिंग और नमूने लेने में बहुत अधिक समय लगता है। पिछले अनुभव के आधार पर कार्य आरंभ करने से पूर्व और समाप्ति के पश्चात कुद 8 घंटे का समय लगता है अतः बीपीसीएल ने अनुरोध किया है कि प्रस्तावित स्कीम के सतर को बनाए रखने का ही अनुरोध किया है। आयल कंपनियों के अनुरोध के मतानुसार पतन, विविध प्रकार के कार्गो वाले पोतों के लिए प्रस्तावित पोतीय कार्य आरंभ करने से पूर्व और कार्य समाप्ति के पश्चात के लिए 6 घंटों के अलावा, 2 घंटे का अतिरिक्त समय देने पर सहमत है। बीपीसीएल और आईओसीएल के अनुरोध पर आशोधन का यह प्रस्ताव स्वीकार्य है। कार्यारंभ पूर्व एवं कार्य संपन्न होने के पश्चात संबंधी प्रस्तावित निबंधन-शर्तें प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अनुसूची में शामिल की जाती है।
- (vi) पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति के खंड 8.4 में अर्थदंड / प्रोत्साहन के परिकलन के लिए प्रत्येक पोत द्वारा प्राप्त वास्तविक निष्पादन के गणन के लिए कुछ मदों को छूट दी गई है। इस खंड में कहा गया है कि बर्थिंग नीति

में उल्लेखित कारणों से इत्तर रुकावटों को निष्पादन मानकों के गणन हेतु छूट नहीं है जब तक कि पतन के बोर्ड द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित न हो जाए। उसके विपरित पतन के वास्तविक बर्थ घंटों के गणन के लिए निम्नलिखित को गणन पद्धति में शामिल नहीं किया है।

(i) उप संरक्षक द्वारा लहरों, ड्राफ्ट आदि के लिए प्रतीक्षित पोत के सुरक्षित नौचालन हेतु प्रमाणन किए जाने पर।

(ii) पॉयलट उपलब्ध कराने में देरी सहित पतन के कारण किसी प्रकार का विलंब।

(iii) मौसम संबंधी पड़ाव या विलंब।

(iv) पोतों के स्थानांतरण के कारण पड़ाव या देरी।

(v) बंकरिंग, मरम्मत आदि के कारण पतन द्वारा पोत का प्राधिकृत विस्तारित पड़ाव।

मद सं. (i), (iii) से (iv) तक मदों में उल्लेखित कारण, बर्थिंग नीति में उल्लेखित है जहां तक मद सं. (ii) का संबंध है पतन ने टगों की उपलब्धता का उल्लेख नहीं किया है जिसे हमने शामिल कर दिया है।

बर्थिंग नीति में उल्लेखित तीन मदें (कारण) जिनका पतन ने प्रस्ताव नहीं किया है वे हैं (क) पारादीप पतन न्यास के लिए एमसीएचपी को कार्गो का श्रमिकों द्वारा स्थानांतरण में विदेशी सामग्री (ख) पतन की बर्थ पर उपकरणों की अनुपलब्धता/कार्य न कर पाने की स्थिति तथा (ग) प्रति दल (पक्ष) द्वारा ड्राफ्ट सर्वेक्षण में 30 मिनट के समय का लगना।

पतन ने उपर्युक्त (ख) और (ग) दो मदों को पोतों के वास्तविक बर्थिंग समय को शामिल न करने का कोई कारण नहीं बताया है। पतन द्वारा उल्लेखित किसी भी कारण के अभाव में पतन की अकार्यता/ अनुपलब्धता (बर्थ पर उपकरणों की उपलब्धता) और ड्राफ्ट निरीक्षणों हेतु प्रत्येक पक्ष द्वारा 30 मिनट के समय की खपत अर्थदंडों/प्रोत्साहनों को अभिशासित करने वाली शर्तों में शामिल करने का प्रस्ताव है।

बीपीसीएल ने उल्लेख किया है कि बंकरिंग के लिए लिया गया समय कार्गो लदान / उतरायी समय के अतिरिक्त होता है अतः इसे प्रस्तावित स्कीम में शामिल नहीं किया गया है। पतन ने उल्लेख किया है कि ऐसी प्रक्रियात्मक अपेक्षाओं पर पहले भी विचार किया गया है तथा छूट प्रदान की गई है। पाया गया है कि पतन ने किसी पतन द्वारा प्राधिकृत बंकरिंग, मरम्मत आदि के लिए पोत के पड़ाव के भी विस्तारित पड़ाव में बढ़ोतरी को शामिल न करने का प्रस्ताव किया है। पोत के वास्तविक पड़ाव समय के गणन के लिए।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रस्तुत प्रस्ताव को न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है। इस प्रकार बर्थिंग नीति में अपेक्षित न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है। इस प्रकार बर्थिंग नीति में अपेक्षित न्यासी बोर्ड का किसी भी तथ्य/घटक को शामिल न करने के अनुमोदन का जिसका नीति में उल्लेख किया गया हो का अनुकरण किया गया है। अतः इस संबंध में पतन का प्रस्ताव स्वीकार्य है।

जब कि सीओपीटी ने प्रस्ताव में ऐसे अनेक तथ्य शामिल न करने का प्रस्ताव किया है जिनका सीओपीटी ने प्रोत्साहन/हतोत्साहन स्कीम की अनुसूची के अंतर्गत प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अनुसूची में प्रस्तावित छूट लोप उपर्युक्त आशोधन व्याख्या अनुसार शामिल किए जाते हैं।

(vii) अतः सारांश स्वरूप अनुमोदनार्थ पतन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानदंड इस प्रकार है :

(क) पाइपलाइनों के माध्यम से सीमेंट के प्रहस्तन के लिए 650 मी.टन/ घंटा/ बिन्दु/ मद और

- (ख) पीओएल उत्पादनों के लिए (फर्नेस आयल, बेंनजीन और वेक्यूम रेजिड्यू को छोड़ कर) 190 टन / घंटा और ये निष्पादन मानक केवल प्रथम वर्ष के लिए अनुमोदित है। सीओपीटी उपर्युक्त मानदंडों के लिए (आगे चर्चित पैराग्राफों में चर्चित) प्रोत्साहन और अर्थ दंड का प्रस्ताव किया है।
- (viii) (क) बर्थिंग नीति के खंड 8.2 में उल्लेखित है कि यदि पोत निर्धारित अवधि के 5 प्रतिशत से कम या अधिक समय के लिए विचलन करता है तो, न तो अर्थ दंड और न ही प्रोत्साहन लागू होगा/ ऐसे मामलों में जहां पड़ाव 5 प्रतिशत से अधिक या कम अवधि के लिए है तो बर्थ पर खपत के अधिक घंटों के लिए बर्थिंग नीति में उल्लेखित अर्थदंड बर्थ किराए के तीन गुणा दर से प्रभावी होगा बर्थ पर जब बचत समय 5 प्रतिशत से अधिक होगा, उस मामले में वास्तविक बर्थ किराया का एक गुणा की दर से प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा। नीति में आगे कहा गया है कि दिशानिर्देश के तौर पर पतनों को कुल प्रति मीट्रिक टन की दर से कम से कम लागत का 5 प्रतिशत अर्थ दंड का स्तर बनाए रखना होगा ताकि मानदंड की सुनिश्चितता बनी रहे। इस प्रकार देखा जा सकता है कि बर्थिंग नीति में, सीओपीटी के उल्लेख के अनुसार, बर्थ किराया प्रभार का 4 गुणा अर्थ दंड निर्धारित नहीं किया गया है।
- (ख) पतन के वास्तविक पड़ाव में 5 प्रतिशत की सीमा में अधिक या कम विचलन होने पर प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों पर विचार करते हुए किसी प्रकार के प्रोत्साहन या अर्थ दंड का प्रस्ताव नहीं किया है। ऐसा बर्थिंग नीति में किए गए निर्धारण के अनुरूप किया गया है अतः स्वीकार्य है।
- (ग) जहां तक प्रोत्साहन का संबंध है बर्थिंग नीति में यदि पोत का पड़ाव निर्धारित अवधि के 5 प्रतिशत से कम होता है तो केवल एक गुणा प्रोत्साहन का उल्लेख किया गया है। इसके स्थान पर पतन ने दो श्रेणियों में प्रोत्साहन देने का प्रस्ताव किया है अर्थात् यदि वास्तविक पड़ाव, में कमी मानदंडों के अनुसार 5 से 15 प्रतिशत तक है तो बर्थ किराए का 0.5 गुणा और यदि यह अवधि निर्धारित अनुज्ञेय समय के 15 प्रतिशत से अधिक है तो यह प्रोत्साहन बर्थ भार का एक गुणा प्रदेय होगा। दो स्लैबों में प्रोत्साहन प्रदान करने का कारण नहीं बताया गया है तथापि प्रतीत होता है कि श्रेणीबद्ध यह प्रोत्साहन स्तर, स्कीम में अर्थदंड में पतन द्वारा प्रस्तावित दो स्लैबों द्वारा एक एक समानता बनाए रखने के लिए किया गया है। इस व्याख्या के आधार पर श्रेणीबद्ध प्रोत्साहन का यह प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (घ) इंडियन आयल कार्पोरेशन का कथन है कि अर्थदंड और प्रोत्साहन के लिए एक समान दर निर्धारित की जानी चाहिए। इस संबंध में विचारणीय है कि बर्थिंग नीति में भी अर्थदंड के लिए उच्चतर दर और प्रोत्साहन के लिए निम्नतर दर निर्धारित की गई है। इसलिए इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड का अनुरोध बर्थिंग नीति के अनुरूप नहीं है और स्वीकार करने योग्य नहीं है। अतः किसी भी स्थिति में यथोक्त, सीओपीटी ने अर्थदंड और बर्थिंग नीति में श्रेणीबद्ध आधार पर प्रस्ताव तथा बर्थिंग नीति में उल्लेखित 3 गुणा/ 5 गुणा के स्थान पर प्रस्तावित 2 गुणा अर्थदंड आशोधन कर दिया है।
- (ix) पूर्वोक्तानुरूप, बर्थिंग नीति के खंड 7.2 में पतनों को निष्पादन मानकों को, प्रथम चरण में चरणबद्ध तरीके से लागू करने को प्रोत्साहन दिया गया है ताकि बर्थों पर उपलब्ध बुनियादी सुविधाओं के साथ ही लक्ष्यों को प्राप्त किया जा सके। पहले भी उल्लेख किया गया है कि पतनों ने वर्ष 2015-16 में दर्ज निष्पादनों के आधार ही निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी को परामर्श दिया जाता है कि प्रथम वर्ष वह स्वयं द्वारा स्थापित निष्पादन मानकों की प्रति तिमाही समीक्षा करे जब तक कि वे निर्धारित लक्ष्य प्राप्त न कर लें। सुविधाओं के उन्नयन की स्थिति में अनुमोदित निष्पादन मानकों में सुधार के लिए पोत को संशोधित निष्पादन मानकों का प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है।
- (x) पूर्व में उल्लेखित बर्थिंग नीति में निर्धारण अनुसार ड्राई बल्क कार्गो के लिए परिवर्तनीय निष्पादन मानकों के दिशानिर्देश दिए गए हैं। पतन के वर्तमान मामले में केवल एक ही प्रकार के ड्राई बल्क कार्गो का प्रस्ताव किया गया है। इस तथ्य कि पारंपरिक सुविधाओं के साथ पतन पर केवल एक ही प्रकार के ड्राई बल्क कार्गो का प्रस्ताव किया गया है, पतन ने ड्राई बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानकों का प्रस्ताव नहीं किया है। प्रथम वर्ष में समीक्षा के दौरान पतन प्रस्ताव में उल्लेखित दोनों प्रकार में कार्गो अन्य ड्राईबल्क कार्गो का प्रस्ताव करने के बारे में बर्थिंग नीति पद्धति के अनुसार कार्य निष्पादन प्रस्ताव की जांच करे।

- (xi) बर्थिंग नीति में, बर्थिंग पूर्व विलंब को कम करने के लिए सभी महापतनों से एंकरेज प्रभार निर्धारित और टर्न-अराऊंड समय कम करने के लिए दिशानिर्देश दिए गए हैं। ऐसा ग्राहकों के लिए पोतीय अनुसूची को व्यवस्थित करने के लिए किया गया है। इससे पतनीय गोदियों (बर्थों) का सही उपयोग हो पाया है। पतन के प्रस्ताव में एंकरेज प्रभार का उल्लेख नहीं है जैसा कि बर्थिंग नीति के पैरा 6 में अपेक्षित है। इसलिए पतन का पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अनुरूप इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के दो माह के अंदर एंकरेज प्रभार निर्धारित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया जाता है।
- (xii) सीओपीटी ने कार्य आरंभ होने से पूर्व और बाद में (एक ही तालिका में) कार्य निष्पादन मानों का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित तालिका को पृथक पृथक रूप से भाषागत सुधार के साथ संदिग्धता को दूर करते हुए प्रस्तुत किया गया है। ऐसा, कोलकाता पतन न्यास द्वारा बर्थिंग नीति के अंतर्गत प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित अर्थदंड / प्रोत्साहन पद्धति अपनाते हुए किया गया है।

10.1 परिणामतः उपर्युक्त कारणों से समग्र सोच विचार के बाद निम्न अनुमोदन किए जाते हैं :-

" कार्य निष्पादन के आधार पर प्रोत्साहन और अर्थदंड "

कार्य निष्पादन मानक।

क्रम सं.	बर्थें	कार्गो का विवरण	उत्पादन मानक
1	सीओटी, एनटीवी और एसटीवी	फर्नेस आयल को छोड़ कर पीओएल, बेनज़ीन और वेक्यूम रेजिड्यू	650 टन/घंटा
2	बीटीपी, क्यू 1 और क्यू 5	पाईपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट	190 टन/घंटा /अंक-बिंदु

2. प्रोत्साहन / अर्थदंड।

- (i) बर्थ पर पोत के पड़ाव का निर्धारित समय उपर्युक्त कार्य निष्पादन मानकों के आधार परिकलित किया जाएगा।
- (ii) (क) कार्यारंभ और समापन संबंधी कार्रवाईयों के लिए अपेक्षित समय छः (6) घंटे होगा।
- (ख) विविध पीओएल उत्पादों को लाने/ले जाने वाले पोतों के लिए कार्गो की श्रेणी के अनुसार कार्यारंभ और समापन हेतु दो अतिरिक्त घंटों का समय प्रदान किया जाएगा।
- (iii). निर्धारित बर्थ समय के अनुपालन में असफल होने पर निम्न तालिका के अनुसार अर्थदंड / प्रोत्साहन लागू होगा।

क्रम सं..	प्रसमिक घंटों से अतिरिक्त वास्तविक बर्थ घंटों के लिए अर्थदंड		प्रोत्साहन (बचत के बर्थ घंटों के लिए)	
	पोत की वास्तविक कार्य अवधि (कार्य बर्थ पर बर्थिंग से कार्य समाप्ति तक पोत का कार्य प्रचालन)	अर्थ दंड	पोत की वास्तविक कार्य अवधि (कार्य बर्थ पर बर्थिंग से कार्य समाप्ति तक पोत का कार्य प्रचालन)	प्रोत्साहन
1	निर्धारित समय के 5% के अंदर	शून्य।	निर्धारित समय के 5% के अंदर	शून्य
2	निर्धारित समय के 5% से 15% अधिक	1.0 x बर्थ किराया	निर्धारित समय के 5% से 15% कम	0.5 x बर्थ किराया
3	निर्धारित समय के 15% अधिक	2.0 x बर्थ किराया	निर्धारित समय के 15% कम	1.0 x बर्थ किराया

- (iv) उपर्युक्त तालिका में निर्धारित अर्थदंड कार्गो प्रचालन कार्य पूरा होने तक प्रयुक्त प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए लागू होगा (अर्थात् वास्तविक घंटे – प्रासमिक घंटे)। प्रोत्साहन, बचत के प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए दिया जाएगा अर्थात् प्रासमिक घंटे – वास्तविक घंटे।
- (v) अर्थदंड / प्रोत्साहन के लिए पोत के कार्य निष्पादन की गणना हेतु निम्न कारणों से प्रचालन में रूकावट को नहीं गिना जाएगा : -
- (क) उप संरक्षक द्वारा ज्वार-भाटा, ड्राफ्ट आदि के लिए पोत द्वारा प्रतीक्षा करने का प्रमाणन किए जाने पर पड़ाव समय।
- (ख) पोत चालक सहित पतन के कारण पोत के नौचालन में देरी होने पर।
- (ग) मौसम संबंधी कारणों से पड़ाव और विलंब के कारण।
- (घ) पोतों के स्थानांतरण के कारण पड़ाव और विलंब।
- (ङ.) बंकर, मरम्मत आदि के लिए पतन द्वारा पोत का प्राधिकृत पड़ाव विस्तार।
- (च) ड्राफ्ट सर्वेक्षणों के लिए अधिकतम 30 मिनट तक का समय।
- (ड) बर्थ पर उपकरणों की अनुपलब्धता के कारण रूकावट/ पतन की अनुपलब्धता।

10.2 ये प्रावधान / उपबंध पारित आदेश के राजपत्र में अधिसूचित होने की तिथि से 30 दिन पश्चात प्रभावी माने जाएंगे और एक वर्ष तक प्रभावी रहेंगे।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III /4/असाधारण/53/17]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 20th April, 2017

No. TAMP/75/2016-COPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves Performance Norms based Incentive and Penalty Scheme for cargo operations at the Cochin Port Trust as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/75/2016-COPT

Cochin Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 29th day of March 2017)

This case relates to the proposal received from Cochin Port Trust (COPT) for approving the Performance Norms based Incentive and Penalty scheme for two of the cargo items viz. POL Products except Furnace Oil and Cement handled through pipelines.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter dated 16 June 2016 has forwarded the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016 and has requested all the Major Port Trusts to take action.

2.2. In this backdrop, the COPT has filed its proposal for approving the Performance Norms based Incentive and Penalty scheme for cargo operations at COPT

3.1. The main points made by COPT in its proposal dated 15 November 2016 are summarised below:

- (i). The Ministry of Shipping, Government of India had directed all Major Ports to implement the 'Berthing Policy', and institute incentives and penalties based on performance norms for cargo operations.
- (ii). The Boston Consulting Group (BCG), under Project Unnati, has presented a 'Policy Paper on Performance Norms for Dry Bulk Cargo for Major Ports', which lays down standardized guidelines for Major Ports to compute performance norms for Dry Bulk cargo, taking into account the infrastructure available at ports. The Policy Paper recommends a penalty and incentive structure to be instituted by all Major Ports based on the performance norms.
- (iii). As per clause 10.7 of the 'Working Guidelines to Operationalize the Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015', notified by the TAMP vide G.No.207 dated 04.06.2015 in compliance of Clause 1.5 of the 'Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015', issued under the policy direction of the Government of India under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, "Objective criteria or loading/ unloading norms to be achieved shall be specified failing which penal hire charges will become payable. The norms will have to take into account cargo type, handling equipment and other facilities at the berth."
- (iv). Cochin Port's cargo profile is dominated by Liquid Bulk, mostly POL, and Containers accounting for 67% and 26% of the throughput respectively in 2015-16. The Port handles only about 1.5 MMT of Dry Cargo in a year, which is predominantly Cement and Fertilizer Raw Materials in bulk, handled through automated systems of pipelines/ conveyors. Negligible quantity of Dry Bulk is only handled in the conventional manner.
- (v). In the light of the above, a new scheme for incentivising higher productivity and penalising poor productivity is proposed to be introduced. Considering the cargo profile of the Port, the scheme is proposed for POL Products except Furnace Oil (FO) at berth and Cement handled through pipelines. The Crude Oil handled at the SBM and the Containers handled at the ICTT are not brought under the scheme as they are PPP projects governed by separate agreements.
- (vi). The Scheme intends to prescribe normative berth hours for POL Products except Furnace Oil and Cement handled through pipelines based on normative productivity. The normative berth hours will be used to incentivise ships which have completed their operations earlier due to higher productivity and penalise ships which have delayed their operations due to poor productivity. Normative Berth hours will not include:
 - (a). Any stay of ships waiting for tide, draft, etc. for safe sailing as certified by the Deputy Conservator.
 - (b). Any delay in sailing of the ship due to the Port including late supply of pilot.
 - (c). Weather related stoppages and delays.

- (d). Stoppages and delays due to shifting of vessels
- (e). Any extended stay of the ship for bunkers, repair, etc. authorized by the Port.
- (vii). The following Incentive and Penalty Scheme based on normative berth hours is, therefore, proposed. Considering the relatively low throughput of the port with respect to the capacity, penalty for poor productivity is proposed uniformly at double the rate of incentive for higher productivity, and not at triple and quadruple the rate proposed in the 'Policy Paper on Performance Norms for Dry Bulk Cargo for Major Ports', presented by the BCG.

Normative Berth Hours

The normative productivity for computing the normative berth hours for POL products (except Furnace Oil) and Cement handled through pipelines is fixed on the basis of past performance. Considering the berth facilities available in terms of Loading/Unloading arms, the Productivity norms for POL Products (except Furnace Oil) are proposed only at the berths, viz., COT, NTB&STB. Accordingly, the Productivity norms are given under.

(a). Cement - 190 MT per Hour per Point

Performance Norms for Cargo Operations-Proposal for Cement											
Sl. No.	Berth	Operator	FY 2015-16 (Actuals)						Proposed		
			Total No. of vessels handled	Total Qty (MT) handled	Total Work hours	No. of discharge points	Average discharge rate per point	No. of ships achieved the average discharge rate	% Achievement of average discharge rate	Proposed discharge rate (MT/Hour/Point)	% Achievement of proposed discharge rate
1	BTP	Ultratech Cement Limited	33	473208	1280	2	185	21	64%	190	55%
2	Q1	Ambuja Cements Limited	26	334105	2083	1	160	12	46%		12%
3	Q5	Zuari Cement Limited	2	16682	181	1	92	1	50%		0%

(b). POL other than FO - 650 MT per Hour

Performance Norms for Cargo Operations-Proposal for POL other than FO										
Sl. No.	Berth	Operator	FY 2015-16					% Achievement of average discharge rate	Proposed discharge rate (MT/Hour)	% Achievement of proposed discharge rate
			Total No. of vessels handled	Total Qty (MT) handled	Total Work hours	Average discharge rate	No. of ships achieved the average discharge rate			
1	COT, NTB and STB	BPCL/ IOCL/ HPCL	115	1793301	3428	523	73	63%	650	40%

The normative berth hours are computed as the berth hours required for handling a specified quantity as per the productivity norms which is added by the time required for pre commencement and post completion formalities for the ship. The time required for pre commencement and post completion formalities for ships of POL other than FO and Cement handled through pipelines is proposed at 6 hours.

The Incentive and Penalty Scheme is proposed as under:

Incentive and Penalty Scheme based on Normative Berth Hours for POL Products except FO at COT, NTB & STB and Cement handled through pipelines.

No.	Productivity Norms (TPH)		Time required for pre commencement and post completion formalities (Hours)	Normative Berth Hours Slab	Incentive (for Berth Hours saved)	Penalty (for Additional Berth Hours)
	POL except FO	Cement				
1	650	190	6	Norms +/- 5%	Nil	Nil
2				Norms +/- >5% to 15%	Berth Hire x 0.5 x (Normative Berth Hrs – Actual Berth Hrs)	Berth Hire x 1.0 x (Actual Berth Hrs – Normative Berth Hrs)
3				Norm +/- >15%	Berth Hire x 1.0 x (Normative Berth Hrs – Actual Berth Hrs)	Berth Hire x 2.0 x (Actual Berth Hrs – Normative Berth Hrs)

3.2. The proposal for performance norms based incentive and penalty scheme for cargo operations has been approved by the Board vide Resolution No.82 dated 8 August 2016 subject to approval from TAMP.

3.3. In view of the above, the COPT has requested this Authority to consider the subject proposal and issue necessary Orders at the earliest.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the COPT proposal dated 15 November 2016 was circulated to the concerned users/ user organisations seeking their comments, including 8 additional user organisations suggested by COPT.

5. The comments received from the Indian Oil Corporation Limited (IOCL) and Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) and Zuari Cement Limited (ZCL) on the subject proposal was forwarded to COPT as feedback information.

6. A joint hearing in this case was held on 14 December 2016 at the COPT premises. The COPT made a brief Power Point presentation of its proposal. The COPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions at the joint hearing.

7.1. At the joint hearing, the BPCL pointed out that the time taken for bunkering is always in addition to the time for cargo loading/unloading and hence is excluded from the proposed scheme. The COPT agreed to examine this point. The Berthing Policy issued by the MOS allows exclusion of few items for calculation of Penalty/incentive scheme. Hence, as decided at the joint hearing, the COPT was requested that if port desires to consider the request made by the BPCL, it may submit modification, if any, in this regard along with approval of its Board as required in the Berthing Policy. The COPT has stated that the comments of the BPCL has already considered in the proposal.

7.2. As decided at the joint hearing, the IOCL has forwarded a copy of its comments dated 28 December 2016 addressed to COPT. The comments of IOCL was forwarded to COPT as a feedback information. The COPT has furnished its response on the comments/ views of IOCL.

7.3. With reference to fixing norms for cement, the COPT has stated that the port has deviated from the performance norms for Dry Bulk cargo, while fixing the norms for Cement. The Cement is handled through pipe line using pneumatic pumping and no other equipments and manpower are required at the berth for the operation. Hence, the port has fixed the norms based on the past performance.

7.4. With reference to fixing norms for liquid cargo, the COPT has furnished following clarifications:

- (i). As clarified in the proposal, the 'Berthing Policy' as laid down by the GOI is for Dry Bulk cargo. Cochin Port proposed to apply the policy for Liquid Cargo (POL Products except

Furnace Oil) and Cement handled through pipelines (Dry Bulk) since Dry Bulk (conventional) is negligible at the Port for applying the norms under 'Berthing Policy'.

- (ii). Crude Oil is not brought under the scheme as the same is handled at the SBM, a captive facility of the BPCL, which is governed by separate agreement.
- (iii). Furnace Oil is excluded due to its high viscosity vs. other POL Products, and hence the distinctly lower productivity. The same principle is applied for Vacuum Residue, which is rarely handled; Benzene is a Petrochemical and hence excluded.
- (iv). Normative Berth Hours are computed as the berth hours required for handling a specified quantity as per the productivity norms which is added by the time required for pre commencement and post completion formalities for the ship. The time proposed of 6 hrs. is the modal time taken by the concerned ships, presently. The time involved in pre commencement and post completion formalities is proposed separately towards easier computation of normative berth hours.
- (v). The 'Berthing Policy', at Annexure-2, factors in time for pre commencement and post completion formalities and other Non Working Time in the computation of productivity.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping (MOS) in June 2016 has issued the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, and directed all the Major Port Trusts to implement the norms with incentives and penalties. The policy lays down standardized guidelines for all major ports to compute performance norms for different dry bulk commodities, taking into account the infrastructure available at ports. The Policy also lays down penalties and incentive structures to be instituted by all major ports based on the performance norms calculated. The Policy requires all major ports to adopt these guidelines for their own specific ports and institute penalties and incentives tied to the performance norms as part of the overall Berthing Policy. The Policy also describes a method for re-rating capacity of berths as well as guidelines for levying anchorage charges to reduce turn-around time.
- (ii). In this backdrop, the Cochin Port Trust (COPT) has come up with a proposal in November 2016 for approving the Performance Norms based Incentive and Penalty scheme for two of the cargo items viz. POL Products (except Furnace Oil) and Cement handled through pipelines.
- (iii). The COPT has reported that 67% of the cargo handled by the port is liquid mostly POL and 26% is container and balance 7% is dry bulk and break bulk cargo. The Berthing Policy is for Dry Bulk Cargo. The port has stated that negligible quantity of dry bulk is handled by conventional means. Therefore, the COPT has proposed to apply the Policy for Liquid Cargo (POL Product except furnace oil) and cement (Dry Bulk) handled through pipelines. Considering the cargo profile of the port, the port has proposed incentive and penalty under the Berthing Policy only for cement and POL (excluding furnace oil) handled at berth. Crude Oil handled at SBM which is a captive facility and containers handled at the International Container Transshipment Terminal (ICTT) are governed by separate agreements, and hence, not brought under the berthing policy scheme by the port. Furnace oil is excluded due to its high viscosity as compared to other POL products. High viscosity translates to lower

productivity. Vacuum residue, which is rarely handled, is also excluded due to high viscosity. Benzene is excluded since it is a petrochemical.

The proposal of COPT is to introduce penalty/ incentive linked to normative productivity in respect of one of the dry bulk commodities viz., Cement handling through pipelines and for POL products (except Furnace Oil). It is relevant here to mention that the Berthing Policy issued by the MOS is for Dry Bulk Cargo. The Berthing Policy does not cover Liquid cargo like POL Products. Citing that normative berth hours will be used to incentivise ships which have completed their operations earlier due to higher productivity and penalise ships which have delayed their operations due to poor productivity the port has proposed productivity norms for POL products and proposed penalty/ incentive scheme taking cue from the Berthing Policy. The Oil Company, Indian Oil Corporation has welcomed the proposal of the COPT. In view of the submissions by the port and recognizing that the proposal mainly aims at improving the productivity at the port at the benchmark level and incentivize the vessel for improved performance and penalize if performance is below the proposed performance level, the proposal of the port for prescribing penalty/incentive linked to the productivity levels is considered by this Authority.

The cement handling for which the port has proposed incentive/ penalty linked to productivity levels proposed is for handling by pipelines. This is discussed in the subsequent paragraphs.

- (iv). (a). Clause 4.1.2. of the Berthing Policy prescribes the methodology for calculation of normative productivity of dry bulk cargo. The model requires port to calculate the normative productivity level for each dry bulk commodity by taking into the variables viz. Density of commodity, Size of grab available, Picking factor for the particular commodity, Number of cycles per hour, Non-working time per shift, % of total cargo that is covered by full-load or partial-load operation and Vessel profile. The Annex - I attached to the Berthing Policy relevant for clause 4.1.2 prescribes unloading performance norms in respect of viz. Coal, Fertilizer, salt, Food Grains & Kaolin, iron Ore, & Mill Scale, Other Minerals and Dolomite. The performance norms prescribed in the Berthing Policy for these commodities are with reference to 100T HMC, 60T/80T HMC and with Ship gears. Clause 7.1. of the Berthing Policy stipulates that all major ports will have to use the approach detailed in the Policy adapting it based on their existing infrastructure to calculate performance norms for different dry bulk cargo commodities.

The cement handled by the port is through pipelines. The berthing policy does not prescribe norms or methodology for arriving at the performance norms for handling of dry bulk cargo through pipelines. The port has stated that they have 3 cement companies. As per the existing infrastructure at the port for handling cement, the ship is connected to silos through pipelines for transfer of this cargo from the ship. The cement handling at the port is through pipe line using pneumatic pumping. No other equipments and manpower are required at the berth for operation.

In view of the above position, and in the absence of any specific methodology prescribed in the Berthing Policy for prescription in respect of pipe line operation, the port has proposed the performance norms for cement handled through pipelines on the basis of actual performance achieved in the year 2015-16. The actual performance achieved in the year 2015-16 as reported by the COPT and the proposed performance norms as already brought out in the earlier paragraphs are given below for ease of reference with only insertion of share of cement cargo at each berth to total cement handled and computation of weighted average discharge rate of cement handled at the three berths:

Sl. No.	Berths	Operator	FY 2015-16 (Actuals)									Proposed discharge rate (MT/ Hour/ Point) Productivity norm per handling point (8x11)
			Total No. of vessels handled	Total Qty (MT) handled	Total Work hours	No. of discharge points per hour	Average discharge rate per point per hour	ships which achieved the average discharge rate	% Achievement of average discharge rate by ships	Share of cargo to the total cement handled	Weighted Average discharge rate Tonnes/ hour/ point (8 x 11)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	BTP	Ultratech Cement Limited	33	473208	1280	2	185	21	64%	57.43%	106.24	190
2	Q1	Ambuja Cements Limited	26	334105	2083	1	160	12	46%	40.55%	64.88	
3	Q5	Zuari Cement Limited	2	16682	181	1	92	1	50%	2.02%	1.86	
Total			823995							100	172.98	

From the above table it can be seen that as against average discharge rate of 185T/ hour at BTP, 160T/ hour at Q1 and 92T/ hour at Q5 which gives weighted average of discharge rate per hour works out to 172.98T/ hour. This implies that the proposed productivity norm for cement handling through pipe line at 190 tonnes is around 10% more than the weighted average.

Zuari Cement Limited (ZCL), while welcoming the proposal of the COPT for incentive/ disincentive, has submitted that they use mechanical unloader, which uses pneumatic pumps and hence this proposal will not be applicable to them as it is not an apple to apple comparison. The ZCL desired that productivity norm should be based on the mode of their operation. According to the COPT, ZCL has an intermediary system where the cement from the vessel is sucked into silos using booster pumps. The COPT has not accepted the claim made by the ZCL and has stated that ZCL should improve and match the productivity by improving the facilities. The main objective of the performance norms based incentive and penalty scheme is to achieve higher productivity and achieving near-design capacity of the available equipments / infrastructure in order to reduce berthing time and overall turn-around time of ships, drive higher cargo throughput using the available infrastructure in the Major Ports. Also, performance norms based incentive and penalty scheme is introduced to achieve higher productivity to improve utilisation of port assets and to create additional capacity without any significant capital investment. Therefore, the view of the COPT that ZCL is also bound to achieve the norms prescribed as applicable to other cement terminals at Cochin Port is accepted. The port has categorically stated that the proposed norm for cement is applicable uniformly to all users handling cement including ZCL. Recognizing that the proposal of the port intends to improve the performance of the port and to improve turnaround time of vessel and the proposal filed by the port is to compliance with the direction of Berthing Policy issued by the MOS, this Authority goes with the proposal of the port.

The productivity arrived at by the COPT in the table above is seen to be around 10% higher than the weighted average productivity achieved for handling this cargo. The Policy at Clause 4.1.3 (v) directs the ports to ensure that the berth productivity is not reduced because of inefficiency of the ships discharging with ship cranes. However, at the same time, Clause 7.2 of the Policy regarding rolling out of Performance Norms encourages to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels. Here the target level is 190 tonnes per point per hour. The ports are required to review the performance norms every quarter in the first year

until target norms are achieved. That being so, the performance levels proposed by the Port for incentive/ penalty is approved for the first year only.

Thus, the performance level proposed by the COPT for Cement handling through pipe lines at 190T / hour/ point is made applicable for determination of penalty/ incentive for the 1st year.

- (b). For POL products (except Furnace oil, Benzene and Vacuum Residue), the port has proposed performance norms reportedly considering the berth facilities available in terms of Loading/Unloading arms at the berths, viz., Cochin Oil Terminal, (COT), North Tank Berth (NTB) and South Tank Berth (STB) based on the actual performance achieved in the year 2015-16. The actual performance achieved in the year 2015-16 as reported by the COPT and the proposed performance norms as already brought out in the earlier paragraphs is given below for ease of reference:

Sl. No.	Berth	Operator	FY 2015-16 (Actuals)					Percentage of vessels which achieved average discharge rate	Proposed discharge rate (MT/ Hour)
			Total No. of vessels handled	Total Qty (MT) handled	Total Work hours	Average discharge rate	No. of ships achieved the average discharge rate		
1	2	3	4	5	6	7 (5/6)	8	9 (8/4)	10
1	COT, NTB and STB	BPCL/ IOCL/ HPCL	115	1793301	3428	523	73	63%	650

The port has proposed performance norms for POL products at 650 T/ hour as against average discharge rate achieved at 523T/ hour. It is seen that the proposed performance rate is 24% higher than the average discharge rate achieved by the port in the year 2015-16.

The Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL has submitted that it is not justified to apply a uniform performance norm of 650 MT/hour at all the three berths (COT/NTB/STB) as each berth has limitations. Bigger vessels cannot be deployed at STB and NTB. Further, the nature of the products also has an impact on the loading / discharge rate. The BPCL has argued that out of 63% of the vessels which have achieved the average loading rate of 523 MT/hour, only 40% of the vessels will meet the proposed norm of 650 MT/hour. To meet the norm of 650 MT/hour, the existing infrastructure facilities such as pipelines, storage facilities and pumping facilities have to be augmented. Considering that the berths are located in the city area, enhancing the size of the existing pipelines is not feasible and hence, the norm of 650 MT/hour is too stringent and is to be revised downwards, according to BPCL.

The COPT has countered the arguments of BPCL stating that in the year 2015-16, 43 ships berthed at COT and 72 ships at NTB for handling POL (except FO), the proposed discharge rate was achieved by 51% and 33% at COT & NTB respectively. The port has emphatically stated that the proposed performance rate is achievable with the type of vessels presently engaged. As stated earlier, the Berthing Policy does not cover the POL products. However, recognising that the proposal of the port is to improve the performance of the port and to reduce the turnaround time of vessels this Authority is inclined to approve the performance standards as proposed by the COPT for POL products (excluding Furnace oil, Benzene and Vacuum Residue).

During the processing of the case, the BPCL has pointed out that it is in the process of laying a new heat traced pipeline for loading / discharge of VR, which is much more viscous and has higher pour point than Furnace oil. Hence Benzene, LDO and VR should be exempted from the proposed scheme (in addition to the exemption envisaged for Furnace Oil). The port has clarified that scheme is proposed for POL

products except FO, Benzene and VR; however, LDO will come under the scheme as the productivity is achievable. Based on the clarification furnished by the COPT, apart from Furnace Oil, the proposed performance and the incentive / penalty will not apply to Benzene and Vacuum Residue.

As stated earlier, the Berthing Policy requires the ports to review the performance norms every quarter in the first year until target norms are achieved. Since the proposal filed by the COPT for POL products is stated to be in view of the Berthing Policy issued by the MOS and adopting the principles of incentive/ penalty prescribed in the ibid policy, the performance standards proposed by the Port for incentive/ penalty linked to performance standards is approved for the first year only.

- (v). (a). The port has stated that the time required for pre-commencement and post completion formalities for ships of POL (other than FO) and Cement handled through pipelines is proposed to be considered at 6 hours.
- (b). Clause 4.2.3 of the Berthing Policy factors in the time for pre commencement and post completion formalities and other non working time in the computations of productivity. The total actual work hours of 3428 in the year 2015-16 captures the time for pre commencement and post completion formalities.
- (c). The Indian Oil Corporation Limited (IOCL) has requested to consider stripping time in addition to the cargo pumping time stating as per internationally accepted charter party agreements, stripping time is 3 hours for one grade and 2 hrs per grade in case of multi grade discharge which has been agreed by chartered parties. The BPCL has stated that some tankers have many cargo tanks on board due to which time taken for gauging of all tanks and drawing of samples is high. Based on past experience, the time taken for pre-commencement and post completion activities is about 8 hours and hence BPCL has requested to retain at that level under the proposed scheme. In view of the points made by the oil companies, the port has agreed to consider two hours additionally for each cargo over and above the six hours proposed by the port for pre commencement and post completion formalities for vessels carrying multiple cargo. The modification proposed by the port flowing from the request of BPCL and IOCL is accepted. In the schedule to be approved by this Authority, the proposed conditions relating to pre-commencement and post commencement operations as proposed by the port is incorporated.
- (vi). Clause 8.4. of the Berthing Policy issued by the MOS prescribes exclusion of few items for computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/incentive. The said clause stipulates that any stoppages because of reasons other than those prescribed in the Berthing Policy are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board of the Port. As against that, the port has proposed to exclude the following while computing the actual Berth hours:
 - (i). Any stay of ships waiting for tide, draft, etc. for safe sailing as certified by the Deputy Conservator.
 - (ii). Any delay in sailing of the ship due to the Port including late supply of pilot.
 - (iii). Weather related stoppages and delays.
 - (iv). Stoppages and delays due to shifting of vessels
 - (v). Any extended stay of the ship for bunkers, repair, etc. authorized by the Port.

The items prescribed in (i), (iii) to (iv) cover the exclusions prescribed in the Berthing Policy. As regards (ii), the port has not mentioned tug unavailability which is incorporated by us.

The three exclusions prescribed in the Berthing Policy but not proposed by the port are (a). Foreign material in manual shifting of cargo to MCHP for Paradip Port Trust (b). Break-down/ non-availability of port provided equipment at berth (c). Time consumed for draft surveys upto maximum period of 30 minutes per party.

The port has not specified any reasons for not incorporating the two exclusions (b) and (c) in computation of actual berthing time of vessels. In the absence of any reasons furnished by the port, the exclusion relating Break-down/ non-availability of port provided equipment at berth and time consumed for draft surveys upto maximum period of 30 minutes per party are proposed to be incorporated in the conditions governing the penalty/ incentive.

The BPCL has pointed out that time taken for bunkering is always in addition to the time for cargo loading/unloading and hence is excluded from the proposed scheme. The port has stated that such operational requirements are already considered and exempted. It is seen that the port has proposed to exclude any extended stay of the ship for bunkers, repair, etc. authorized by the Port from computation of actual stay of vessel.

It is relevant here to state that the proposal filed has the approval of the Board of Trustees. That being so, the provision stipulated in the Berthing Policy requiring approval of the Board for any exclusions beyond that prescribed in the Policy is complied with and hence the proposal of the port in this regard is accepted.

Whilst the COPT has proposed the exclusions in its proposal, it has not proposed it under the schedule of incentive/ disincentive scheme. In the schedule to be approved by this Authority, the proposed exclusions are incorporated subject to modification as explained above.

- (vii). Thus to summarise, the performance standards proposed by the port for approval of this Authority are (a). 650 MT/ hour/point for handling of cement through pipelines and (b). 190 T/ hour for POL products (excluding Furnace Oil, Benzene and Vacuum Residue) and these performance standards are approved for a period of first year. The COPT has proposed incentives and penalties with regard to the aforesaid performance norms as discussed in the subsequent paragraph.
- (viii). (a). Clause 8.2 of the Berthing Policy stipulates that in case if a ship stays within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty/incentive will be levied / paid. In cases where actual berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, number of additional hours spent at berth, the Berthing Policy prescribes penalty at 3X of the berth hire.

The incentive prescribed is 1X of the berth hire in cases where actual berth stay is more than 5% lower than the stipulated time. The Policy further prescribes that as a guideline, ports should maintain penalty of at least 5% of the total cost per metric tonne to ensure adherence to norms. It can be thus seen that the Berthing Policy does not prescribe penalty at 4 times the berth hire charge as stated by the COPT.

- (b). The COPT has proposed no penalty/ incentive if the variation in the actual stay of vessel is within 5% (higher or lower) taking into consideration the proposed performance standards. This is as per the prescription in the Berthing Policy and hence is accepted.
- (c). As regards the incentive, the Berthing Policy prescribes incentive at one time the berth hire if the actual stay of vessel is lower more than 5% than the allowable berthing time. As against that the port has proposed incentives also in two slabs in

graded manner. viz., incentive at 0.5 time the berth hire if the actual stay of vessel is more than 5% to 15% lower than allowable time as per the performance standards and 1time the berth hire if the actual stay of vessel is lower than the allowable berthing time beyond 15%. The reason for proposing the incentive in two slabs remains unexplained. It however, appears that graded incentive levels are proposed by the port to be uniform with two slabs proposed by the port in the penalty scheme. On that premise the two level graded incentive proposed by the port is approved.

- (d). The Indian Oil Corporation Limited (IOCL) has pointed out that there should be common rate for the Incentive as well as Penalty. In this regard it has to be kept in view that the Berthing Policy itself prescribes higher rate for penalty and lower rate for incentive. The request made by the IOCL is, therefore, not in line with the prescription in the Berthing Policy and hence could not be accepted. In any case, as stated above, the COPT has moderated the penalty and proposed on graded basis and the maximum penalty proposed is 2 times as against 3 times/ 5 times stipulated in the Berthing Policy.
- (ix). As stated earlier, Clause 7.2 of the Berthing Policy encourages the Ports to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels achievable for each commodity given the infrastructure available at the berths. As also brought out earlier, the port has proposed the productivity norms based on the performance recorded in 2015-16. The COPT is advised to review the performance norms set by itself on quarterly basis in the first year until target norms are reached. In the event of upgradation of infrastructure at the facilities, leading to an improvement in the performance norms approved, the port is advised to come up with a proposal to give effect to the improved performance norms.
- (x). As stated earlier, the Berthing Policy prescribes guidelines for rolling performance standards for different dry bulk cargo. The current proposal of the port is only for one of the dry bulk cargoes. Citing that the dry bulk cargo handled at the port by conventional means is negligible, the port has not proposed performance standards for the different dry bulk cargo. The port may, while reviewing the performance norms after first year in respect of the two cargo items covered in this proposal, examine to propose performance standards for other dry bulk cargo as well following the methodology prescribed in the Berthing Policy.
- (xi). The Berthing Policy also prescribes guidelines for prescription of anchorage charges to be levied across all major ports for the purpose of reducing pre-berthing delay and hence the overall turn-around time for vessels. This is to help streamline vessel scheduling for customers and lead to efficient usage of port anchorage. The proposal of the port does not prescribe anchorage charge as required under the para 6 of the Berthing Policy. The port is, therefore, advised to file a proposal for prescription of anchorage charges in line with the Berthing Policy issued by the MOS within two months from the date of notification of the Order in the Gazette of India.
- (xii). The COPT has proposed the Performance standards, time for pre-commencement and post completion and penalty and incentive altogether in one table. The proposed table are split along with some language corrections for ease of understanding and to avoid any ambiguity. This is done adopting the prescription in the Penalty/ incentive proposal disposed of by this Authority on the proposal filed by the Kolkata Port Trust under the Berthing Policy.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind the following is approved:

“Incentive and Penalty Scheme based on Performance Norms**1. Performance Norms:**

Sr. No	Berths	Cargo Particulars	Productivity Norms
1	COT, NTB and STB	POL except Furnace Oil, Benzene and Vacuum Residue	650 Tonnes/Hour
2	BTP, Q1 and Q5	Cement handled through pipelines	190 Tonnes/ hour/point

2. Incentive/ Penalty

- (i). The stipulated time for a vessel's stay at berth will be calculated based on the stipulated performance norms as mentioned above.
- (ii).
 - (a). Time required for pre-commencement and post completion formalities shall be considered as 6 hours.
 - (b). For vessels carrying multiple POL products, additional two hours for each grade of cargo shall be considered for pre commencement and post completion formalities.
- (iii). For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as tabulated below:

Sr. No.	Penalty for actual berth hours exceeding the normative hours		Incentive (for Berth Hours saved)	
	Actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation)	Penalty	Actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation)	Incentive
1	Within 5% of the stipulated time	Nil	Within 5% of the stipulated time	Nil
2	More than 5% to 15% of the stipulated time	1.0 x Berth Hire	Lower beyond 5% to 15% of the stipulated time	0.5 x Berth Hire
3	More than 15% of the stipulated time	2.0 x Berth Hire	Lower Beyond 15% of the stipulated time	1.0 x Berth Hire

- (iv). Penalty prescribed in the above table will be levied for additional hour (i.e., Actual hours – Normative Hours) taken to complete the ship's cargo operation. Incentive will be payable for every additional hour saved i.e. Normative Hour – Actual hour.
- (v). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty / incentive, stoppage of operation on account of the following are to be excluded:
 - (a). Any stay of ships waiting for tide, draft, etc. for safe sailing as certified by the Deputy Conservator.
 - (b). Any delay in sailing of the ship due to the Port including late supply of pilot and unavailability of tug.
 - (c). Weather related stoppages and delays.
 - (d). Stoppages and delays due to shifting of vessels

- (e). Any extended stay of the ship for bunkers, repair, etc. authorized by the Port.
- (f). Time consumed for draft surveys upto maximum period of 30 minutes
- (g). Break-down/ non-availability of port provided equipment at berth.

10.2. The above provisions shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and will remain valid for one year.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./53/17]